

Aan:

Provincie Flevoland
Aanwijzing Luchtvaartterrein Lelystad
Postbus 55
8200 AB Lelystad

Zeewolde, [Datum]

Betreft: Inspraak aanwijzing Luchtvaartterrein Lelystad

Geachte Minister,

Gaarne wil ik u mijn zienswijze en bezwaren voorleggen naar aanleiding van de ter inzage gelegde ontwerpaanwijzing 'Luchtvaartterrein Lelystad' krachtens de Luchtvaartwet, de ontwerpaanwijzing 'Geluidszones rond het luchtvaartterrein Lelystad' ingevolge de Wet ruimtelijke ordening en de bijbehorende milieueffectrapportage (MER) Ontwikkeling Lelystad Airport. Ik zal mijn bezwaren hieronder puntsgewijs behandelen.

1. In totaal beslaan bovengenoemde ontwerpaanwijzingen en de MER 9 volumes met vele honderden pagina's tekst, figuren en tabellen. Deze stukken liggen voor ons zes weken ter inzage, en binnen deze termijn moeten we ook onze zienswijze kenbaar maken. U begrijpt dat dit vrijwel onmogelijk is. Een sterke overheid moet bereid zijn om haar zwakke kanten te laten zien en burgers behulpzaam zijn bij het in kaart brengen van de nadelen van ruimtelijke ontwikkelingen. Met deze ontwerpaanwijzingen en de MER wordt een stofwolk van informatie geproduceerd die de burgers niet helpt maar veel onduidelijkheden schept. Hiermee wil ik dus mijn eerste bezwaar kenbaar maken, namelijk dat er onvoldoende structuur in de presentatie van de inspraakprocedure is geweest om op een fatsoenlijke manier de nadelige ontwikkelingen in kaart te brengen.
2. In de rapporten is een inconsistentie zichtbaar omtrent de evaluatie van de vliegroutes. Op pagina 8 van het hoofdrapport van de MER zegt u dat de vliegroutes wel zijn geëvalueerd maar dat de uiteindelijk te hanteren routestructuur geen onderdeel is van de aanwijzing. Terwijl in de aanwijzing wel degelijk keuzes worden gemaakt over de te volgen routes. Mijn bezwaar is dat er kennelijk geen duidelijkheid bestaat over de onderwerpen die de MER en aanwijzingsprocedures meewegen in hun evaluatie.
3. Mijn volgende bezwaar betreft de evaluatie van de geluidshinder voor mijn dorp Zeewolde. Het is mij volstrekt onduidelijk hoe de geluidshinder nu is beoordeeld. Is dit bij het planalternatief nu gebaseerd op figuur 10 (Bijlage, Figuur 1) of figuur 12 (Bijlage, Figuur 2) van het Rapport: Bijlage Geluidshinder? Kijkende naar de

geluidscontouren (Bijlage, Figuur 3) behorende bij het planalternatief kan ik niet opmaken hoe deze evaluatie nu heeft plaatsgevonden en lijkt het erop alsof de geluidscontouren en het planalternatief niet op elkaar zijn afgestemd. Bovendien is het bekend dat door brandstofbesparende uitvliegstrategieën startroutes aanzienlijk kunnen afwijken van de geplande routes. Bijvoorbeeld de uitvliegroute 23 ARNEM/BASGU, scheert dicht langs ons dorp Zeewolde en met een langzame start zal de bocht een wijdere cirkel maken en mogelijk boven ons dorp vliegen. Mijn bezwaar is dus dat er op geen enkele wijze zichtbaar wordt op welke kaarten de geluidshinder is geëvalueerd en of er rekening is gehouden met langzame starts.

4. De geluidsevaluatie is geheel gebaseerd op rekenmodellen die ook worden gebruikt om de geluidsnormeringen in de rest van het land te bepalen. Juist van deze modellen is door de commissie Eversdijk in 2006 aangetoond dat ze de geluidsoverlast consistent te laag inschatten en verbeterd moeten worden door metingen van geluidsinstallaties en het meten van geluidshinder zoals dat door mensen wordt ervaren. Deze metingen zijn niet gemaakt waardoor men geen betrouwbaar beeld krijgt van de mogelijke geluidshinder. Kortweg de geluidshinder kan alleen goed geëvalueerd worden als vliegtuigen op verschillende hoogtes overvliegen waarbij het geluid op de grond gemeten wordt en mensen kunnen aangeven wat als geluidshinder wordt ervaren. De betrouwbaarheid van de gebruikte rekenmodellen is ook niet in kaart gebracht. Mijn bezwaar betreft dus het gebruik van ongetoetste rekenmodellen die niet zijn gevalideerd met werkelijke metingen waardoor de betrouwbaarheid van de uitkomsten van de geluidshinder uiterst onzeker is.
5. Mijn laatste bezwaar is wellicht de meest ernstigste aantijging tegen de MER en aanwijzingsprocedures. De MER en ontwerp-aanwijzingen zijn namelijk onvolledig omdat aanvliegroutes die door de Lucht Verkeersleiding Nederland zijn aangewezen en die op hoogtes van 600-900 meter over Zeewolde zullen vliegen niet zijn geëvalueerd. De Lucht Verkeersleiding Nederland stuurde deze naderingsroutes in april dit jaar, 2009, naar ons gemeentehuis maar deze informatie is op geen enkele wijze terug te vinden in de MER of de conceptaanwijzingen. Deze naderingsroutes zijn afgebeeld op Figuur 4 (Bijlage 4). De blauwe lijnen zijn de geformaliseerde aanvliegroutes, de rode lijnen geven de zogenaamde Standard Arrivals of STAR's weer die uit alle vier de windstreken aanvliegen richting Lelystad. In principe vliegen deze STAR's door naar het grijze wachtgebied nabij Dronten om vervolgens opgelijnd te worden naar de landingsroute. Op de figuur staat ons dorp Zeewolde aangegeven met de groene pijl, de zwarte pijlen geven de blauwe aanvliegroute aan die, zoals u ziet, dwars over ons dorp gaat. Door deze aanvliegroute verwachten wij ernstige geluidshinder, verslechtering van luchtkwaliteit en een verhoogd veiligheidsrisico, aspecten die niet in deze MER zijn meegewogen. Ook op de door u georganiseerde voorlichtingsavond in Zeewolde ontbrak deze informatie terwijl we het hier toch hebben over een aanvliegroute met duidelijk invloed op het welzijn van de Zeewolde bevolking. Ik kwalificeer deze gang van zaken als uiterst onzorgvuldig. Het achterhouden van deze informatie legt een duidelijke bom onder de

inspraakprocedure. Immers met onvolledige informatievoorziening kan er geen fatsoenlijke inspraak volgen. Ik wil u daarom dringend verzoeken om de MER en aanwijzingsprocedures nietig te laten verklaren omdat de bevolking van Zeewolde en alle betrokkenen niet op de juiste wijze en dus onvolledig zijn geïnformeerd. Het is ook te gek voor woorden dat alle aanvliegeroutes recht over ons dorp zijn gepland terwijl er voldoende ruimte in de polder is om het dorp te ontzien. Daarom verzoek ik u ook dringend om bij een nieuwe MER een alternatief te presenteren waarbij vliegroutes zover mogelijk van ons dorp worden gepland.

Hoogachtend,

[Naam]

[Adres]

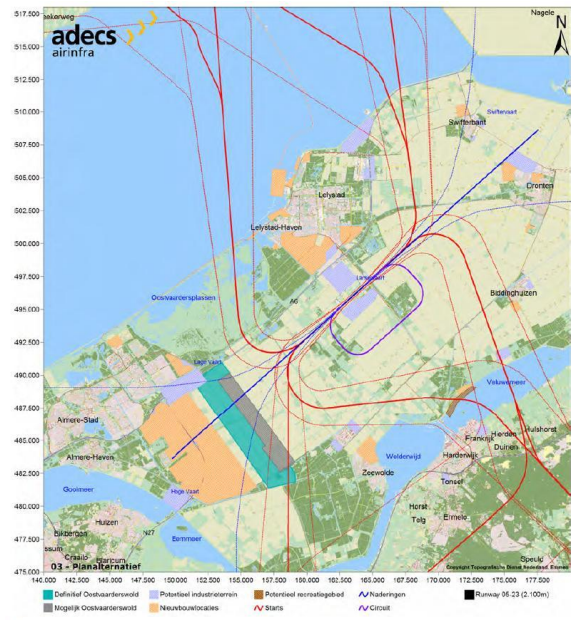
[Postcode, Zeewolde]

[Handtekening]

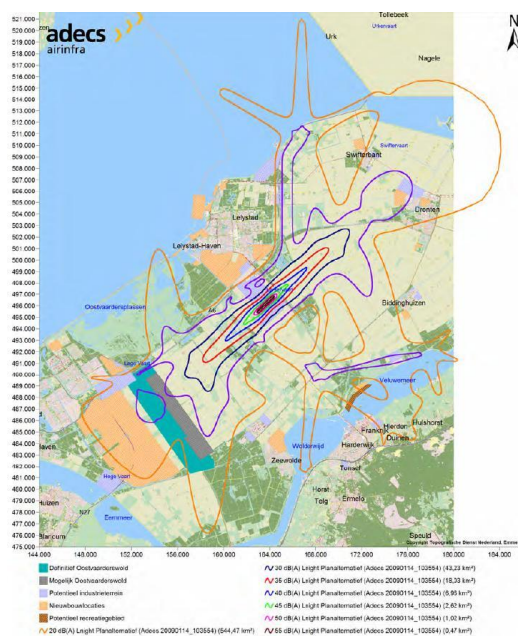
Bijlage



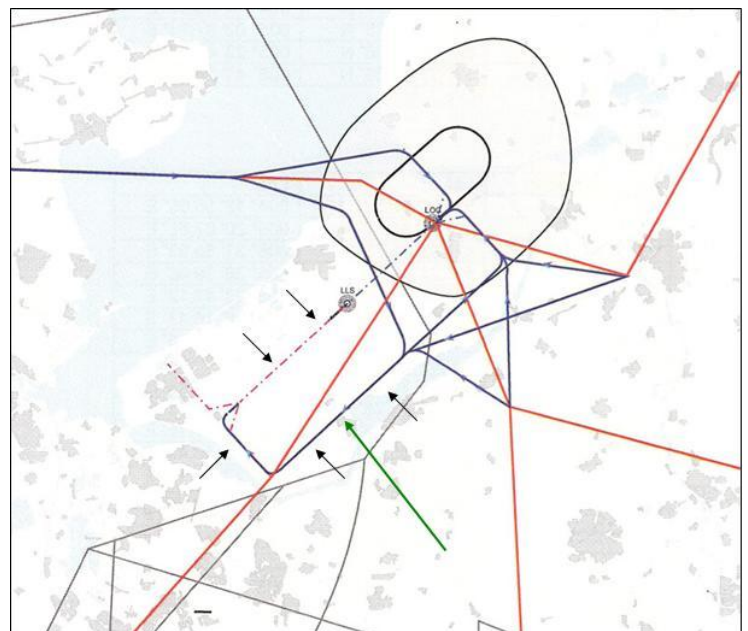
Figuur 2. Routestructuur behorende bij het planalternatief, alleen voor het IFR verkeer. (Bron: MER Ontwikkeling Lelystad Airport 2008. Bijlage geluid (Figuur 10))



Figuur 1. Routestructuur behorende bij het planalternatief, alleen voor het IFR verkeer, inclusief middels stippellijn aangegeven spreidingsgebieden. (Bron: MER Ontwikkeling Lelystad Airport 2008. Bijlage geluid (Figuur 12))



Figuur 3. dB(A) Night-contouren behorende bij het planalternatief. (Bron: MER Ontwikkeling Lelystad Airport 2008. Bijlage geluid. (Figuur 37))



Figuur 4. De blauwe lijn met zwarte aanwijspijlen verwijst naar de geplande aanvliegroute. De groene pijl geeft de ligging van ons dorp aan. De verwachting is dat de vliegtuigen op ongeveer 600 meter hoogte over ons dorp heen komen om de landing naar Lelystad Airport in te zetten. (Bron: LNVl)